

HECHO RELEVANTE

VALORACIÓN TRIENAL DEL PLAN DE PENSIONES NAPS DE BRITISH AIRWAYS

British Airways, filial de International Airlines Group (IAG), ha firmado un principio de acuerdo con los administradores del New Airways Pension Scheme (NAPS) sobre la valoración trienal de este plan de pensiones.

La valoración se basa en la situación financiera del plan a 31 de marzo de 2015 y refleja la mejora en la posición financiera de British Airways desde la valoración de marzo de 2012.

Los principales términos del acuerdo son los siguientes:

- Un déficit técnico de 2.800 millones de libras esterlinas (frente a 2.700 millones de libras esterlinas a 31 de marzo de 2012, que se tomó como base para el último plan de recuperación).
- British Airways realizará aportaciones fijas al pago del déficit de 300 millones de libras esterlinas anuales hasta 2027.
- El acuerdo otorga a British Airways flexibilidad para realizar pagos de dividendos a IAG. Asimismo, establece un límite en las aportaciones adicionales que efectúe la aerolínea, basadas en la posición de efectivo a 31 de marzo en cualquier año, en 150 millones de libras esterlinas anuales.

El ligero incremento del déficit del fondo NAPS entre marzo de 2012 y marzo de 2015 se debe a la reducción de los tipos de interés empleados para descontar el pasivo del plan, efecto que se ha visto parcialmente contrarrestado por las aportaciones y las rentabilidades de las inversiones.

Las conversaciones sobre la valoración actuarial del plan de pensiones de British Airways sobre el fondo Airways Pension Scheme (APS) se retomarán cuando se haya resuelto el proceso judicial actualmente en curso.

26 de octubre de 2016

Enrique Dupuy de Lôme
Director Financiero

NOTAS A REDACTORES

A 31 de marzo de 2015, los activos se han incrementado en 3.700 millones de libras esterlinas frente al 31 de marzo de 2012, hasta un total de 13.300 millones de libras esterlinas. Durante el mismo periodo, los pasivos han aumentado en 3.800 millones de libras esterlinas, hasta un total de 16.100 millones de libras esterlinas. Esto ha llevado a una mejora del ratio de financiación de los activos en relación a los pasivos desde un 78,3% hasta un 82,7%.

Existen dos formas por las que British Airways puede hacer aportaciones adicionales de efectivo por encima del límite de 300 millones de libras esterlinas anuales y ambas contribuirán a acortar el plan de recuperación:

- Si a 31 de marzo de cada año, y sujeto a determinados ajustes acordados previamente, la posición de efectivo de British Airways supera los 2.200 millones de libras esterlinas, la aerolínea realizará aportaciones adicionales al NAPS, basadas en un 90% sobre el 25% de la cantidad que supere los 2.200 millones de libras esterlinas, con un máximo de 150 millones de libras esterlinas anuales.
- Durante los próximos tres años, si British Airways paga un dividendo a IAG superior al 35% de sus beneficios, la compañía o bien proveerá al plan una garantía por el 100% de la cantidad que supere ese 35% o bien abonará el 50% de este importe como aportación adicional en efectivo.

En cualquier caso, el 50% de las aportaciones adicionales de efectivo computarán automáticamente como anticipo de las aportaciones fijas al pago del déficit adeudadas a la conclusión del plan. El otro 50% se someterá a una prueba de financiación a largo plazo y también podrá computar como anticipo si el plan está en línea con su objetivo de financiación a largo plazo.

Este plan de recuperación está basado en un supuesto de transición paulatina del 3% anual de los activos desde activos orientados a la búsqueda de rentabilidades hacia activos orientados a la equilibrar futuros pasivos (tales como bonos).

El regulador de pensiones de Reino Unido ha sido informado acerca de los términos del acuerdo.

Este anuncio contiene información privilegiada y es presentada de acuerdo con las obligaciones de la Compañía en el marco del Reglamento sobre abuso del mercado (UE) nº 596/2014.

Declaraciones de carácter prospectivo:

Determinadas declaraciones incluidas en este informe tienen carácter prospectivo y están sujetas a supuestos, riesgos e incertidumbres, por lo que los resultados reales podrían diferir significativamente de los contenidos de forma expresa o tácita en dichas declaraciones de carácter prospectivo.

Las declaraciones prospectivas se pueden identificar generalmente por el uso de términos con idea de futuro, como “prevé”, “puede”, “podrá”, “podría”, “pretende”, “planea”, “predice”, “contempla” o “espera”, y comprenden, a título meramente enunciativo y no limitativo, proyecciones relativas a los resultados de las operaciones y las condiciones financieras de International Consolidated Airlines Group S.A. y sus filiales (el “Grupo”), así como a los planes y objetivos sobre las operaciones futuras, las negociaciones del Plan de negocio del Grupo, los ingresos futuros previstos, los planes de financiación y las inversiones y desinversiones previstas. Todas las declaraciones de carácter prospectivo incluidas en este informe se basan en la información que obraba en poder del Grupo a la fecha de este informe. El Grupo no asume obligación alguna de actualizar públicamente ni revisar las declaraciones de carácter prospectivo, ya sea con motivo de la aparición de nueva información, acontecimientos futuros u otras circunstancias.

No es razonablemente posible recoger pormenorizadamente todos los factores y sucesos concretos que pueden influir en la validez de las declaraciones prospectivas del Grupo o tener un efecto sustancial adverso en las operaciones o resultados futuros de una aerolínea que opera a escala mundial. Información adicional sobre los factores de riesgo más importantes y la gestión de riesgo del Grupo está incluida en el Informe y cuentas anuales de IAG de 2015; estos documentos pueden obtenerse en www.iagshares.com.